

摘要:通过对江湾镇轻轨站周边实地调研和调查问卷的数据统计,运用城市设计原理对江湾镇轻轨站周边现状从用地开发、街道景观和交通关系三方面进行了分析,提出周边的相应改进措施,以达到优化城市空间结构、推动城市经济发展的目的。

关键词:快速轨道交通,城市设计,轻轨站点,城市形态

随着我国改革开放的进行,城市化进程日益加快。上海作为中国乃至亚洲的经济中心,大量人口向城市聚集。由于出行的拥挤不堪,用时过长,在城市当中加入了高架公路;还不能满足人们出行的要求,又添加了快速轨道交通。上海的交通规划往往滞后于土地利用规划,不仅缺乏预留用地,而且对轨道交通站点辐射范围的城市设计完全不能满足要求。市政工程、交通工程、建筑单体之间,各自为政,缺乏城市设计的整和,导致城市空间支离破碎。

1 城市设计对控制城市三维形态具有重要作用

城市设计是对城市体形和空间环境所作的整体构思和安排,它贯穿于城市规划的全过程[1]。城市规划较城市设计更为宏观,停留在二维平面上对城市发展的布局。而城市设计的着眼点在于城市三维空间的塑造,是人们为某特定的城市建设目标所进行的对城市外部空间和形体环境的设计和组织的。本文旨在以江湾镇站周边为例引发对轻轨站点周边城市设计的一些思考。

2 研究对象现状分析

2.1 研究对象及研究手段

江湾镇站位于上海虹口区场中路逸仙路,为上海轨道交通三号线的高架侧式车站。在2006年12月18日北延伸段江湾镇站—江杨北路站开通前为三号线的北起讫站(维基百科)江湾镇轻轨站周边交通情况非常复杂,它们在空间上并行、交叉,形成了新的城市空间和城市实体。

本文主要研究手段采用实地踏勘和问卷调查并辅以照片形式,问卷对象为江湾镇附近活动的居民及乘客。

2.2 研究范围

人们运用各种不同的交通工具——出租车、公交车、摩托车、自行车、步行,与轨道交通相接驳,往返于城市的各个区域中。可以看到,轨道交通的站点,已经成为人们日常生活中不可避免的能接触到的新兴城市节点,而到达这个节点所要穿越的空间、路线也成为我们感知城市的重要元素。如果将江湾轻轨站作为城市的一个节点要素进行分析,那么其分析的空间范围即为此轻轨站服务的区域。

为了得到正确的江湾轻轨站具体的服务半径,笔者做了105份调查问卷。根据问卷的结果我们可以看到,由于选择接驳的方式不同(见图1),江湾轻轨站的服务地理半径也是不一样的。但是,它能被步行乘客的感知范围是可以划定的。

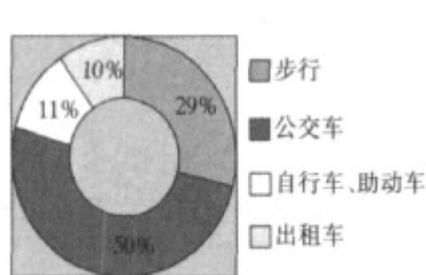


图1 江湾轻轨站接驳方式结构图

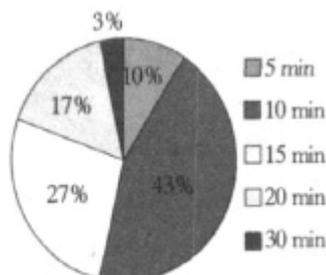


图2 步行时间结构图

由步行时间结构图可以看出(见图 2),80%的步行人群从家中步行到江湾轻轨站所用时间少于 15 min。而公交线路接驳的距离也集中在步行七八分钟的行进距离以内,所以我们认为这 15 min 的时空距离,是绝大多数的搭乘轻轨的乘客在行走过程能感受到的城市空间。

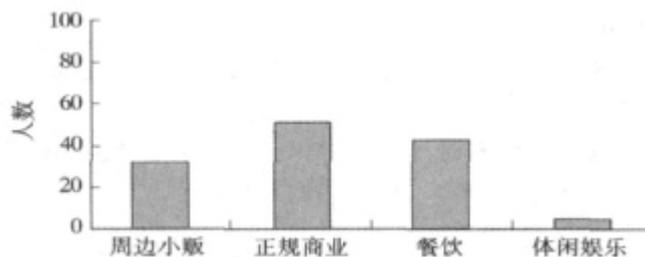


图 3 江湾镇轻轨站周边商业结构分析图

3 现状问题分析

3.1 商业活动分析

轨道交通地区高强度开发,多功能混合,是城市土地合理利用的必然要求。轻轨站周边地区属于人流集散地,人流量大,若因地制宜的合理开发商业活动,将会收到很好的商业效应。

江湾轻轨站周边却是一片萧条和凌乱的商业活动景象(见图 3)。在调查的 105 名乘客中,有将近 50%的乘客从来没有在江湾轻轨站周围购物,近 60%的乘客从来不在附近就餐,95%的乘客在这个地段找不到适合自己的休闲娱乐场所。

首先,钢材市场对于市民的购物与休闲娱乐是没有紧密联系的,却占据着绝佳的地理位置;而江湾轻纺批发市场(主要经营小商品),因其标识性不强且与江湾轻轨站的联系不紧密,导致其缺乏吸引力。

其次,通过问卷调查,我们了解到江湾轻轨站乘客中 70%的是 15 岁~35 岁的年轻人。而我们实地观察,基本没有能够吸引年青人的休闲娱乐场所。而休闲娱乐功能的严重缺失直接导致该地段缺乏强劲的经济活力。

最后,在江湾轻轨站周围,只有麦当劳、肯德基和味之都等大型连锁餐饮店有乘客经常光顾。此外,沿街还有一些其他的小餐饮店。但是店面狭小,卫生质量没有保障,档次不高,对于乘客几乎不具有吸引力。

3.2 城市空间分析

江湾站作为城市的一个节点,其商业价值及聚集人流的功能是不言而喻的。所以街道两侧景观应是以公共广场+商业建筑及公共建筑围合。通过实地调研,我们在轻轨附近走动时明显感到视觉上的不舒服感和心理上的紧张感;并根据我们问卷调查数据统计也说明该地区不具有吸引人停留的要素。

3.2.1 割裂的天空背景

本文将视平线以上的视域范围定义为天空范围,从武东路口往轻轨站方向看:以多条高压电线、高架、轻轨线路为视觉前景将背景建筑分割得支离破碎,整个空间给人杂乱的感觉。走到与轻轨线平行的街道时只能看到被高架挡住的少部分蓝天和混凝土的高架下表面。缺乏整片的蓝天作为背景的道路,视觉感受是压抑而凌乱的。

3.2.2 杂乱的沿街建筑立面

作为轻轨站应该是人流聚集的地方,然而沿街的界面缺乏商业氛围,从武东路口转向仁德路,首先是敞开大门的钢材厂——低矮的大铁门和进门可见的卸货停场地,再从一条铁路穿过,接着是半开敞的加油站空间,再过去又是穿越马路到对面的铁路线,铁路线过去就是连接对面轻轨站的天桥,天桥过去是公交车总站。根据马塔的带形城市(linear city)理论:规划原则是以交通干线作为城市布局的主脊骨骼;城市的生活用地和生产用地,平行地沿着交通干线布置;城市继续发展,可以沿着交通干线(纵向)不断延伸出去。

3.3 交通层次与关系



出租车停靠是考虑比较周详,在马路的两旁都有停靠空间。但是,摩托车、助动车、自行车的停放并没有与步行体系很好的接驳。这些交通工具仅在轻轨站所在的马路一侧有停放场地。这样,不仅仅对道路交通有影响,还造成了隐性的不安全因素。此外,江湾轻轨站用以直接穿越马路的过街天桥位置过偏,标识不强,很多步行人流宁愿等红灯过马路,也不愿意或者说不知道可以直接通过天桥进入轻轨站。这样不但导致换乘人流对于地面交通的干扰,使交通体系运转不顺畅,还增加了对于地面上横穿马路乘客的安全危害。

4 结语

城市设计的目的是让城市更适合人居住并更具有地方特色,那么轻轨站附近的城市设计就应该充分考虑到附近的特色,目前江湾镇附近还是属于城市近郊的,所以它周围不可能做成很浓厚的商业氛围,但至少应该考虑到人最基本的心理需求和使用需求,加大基础设施的建设和行人需要的适量商业建筑,并预测到未来城市经济的发展而保留适当的预留地供未来使用。

参考文献:

- [1]GB/T 50280-1998,城市规划基本术语标准[S].
- [2]王建国.城市设计[M].南京:东南大学出版社,2000.
- [3]董国良,张亦周.畅通城市论——21世纪城市交通与城市规划[M].北京:中国建筑工业出版社,2005.
- [4]潘海啸.大都市地区快速交通和城镇发展——国际经验和上海的研究[M].上海:同济大学出版社,2002.

